ROK XX Warszawa, sierpień — wrzesień 1939 r. Nr. 8 (291)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH



PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel. 595-28 i 539-00. Konto czekowe P.K.O. 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

CZYSTOŚĆ — TO ZDROWIE

Hasło to widnieje i rozbrzmiewa wszędzie, obywatel spotyka się z niem na każdym niemal kroku, najrozmaitsze czynniki urzędowe, półurzędowe i zgoła nieurzędowe przekonywują go o potrzebie utrzymania czystości, zapewniając go równocześnie, że chodzi nie tylko o jego własne zdrowie, lecz także, i to głównie, o interes publiczny, o dobro całego społeczeństwa. Dowiadujemy się zatem, że zaniedbanie czystości i lekceważenie wymogów higieny, to groźba zarazy dla całej ludności, to niebezpieczeństwo publiczne, które należy zwalczać z wielu rozmaitych powodów, zwłaszcza zaś ze względu na obronność Państwa w czasie wojny. Ostatnio Polskie Radio w pogadankach dla wsi i miast zwracało na to uwagę swych słuchaczy tłumacząc przekonywująco, jak duże niebezpieczeństwo dla armii walczącej przedstawiają drobne choćby, i nieliczne ogniska brudu, które równocześnie są wylęgarnią zaraźliwych chorób epidemicznych: tyfusów wszelkiego rodzaju, cholery, czerwonki itd.

Widzimy i słyszymy zresztą nie tylko piękne hasła, lecz i wiele czynów świadczących dowodnie, że powołane do tego władze i czynniki społeczne rozumieją należycie znaczenie i wartość higieny dla jednostki i dla zbiorowości i poświęcają nie mało wysiłków aby zapewnić obywatelom higieniczne warunki życia. Akcja budowy wodociągów i kanalizacji, przepisy sanitarno - budowlane, nadzór sanitarny nad hotelami i pokojami noclegowymi, nad piekarniami, cukierniami, restauracjami itd., nad punktami sprzedaży produktów spożywczych, bogate ustawodawstwo o higienie warsztatów pracy, bogata literatura fachowa i popularna, rozmaite kalendarze, broszury, afisze a wreszcie przymusowe strzyżenie, kąpanie i odwszawianie całych osiedli — oto niektóre tylko z objawów tej, naprawdę pożytecznej i kulturalnej, działalności.

Ten zdrowy prąd nie dotarł jednak dotąd jeszcze na teren przedsiębiorstwa P. K. P. Jest to przedsiębiorstwo o tyle uprzywilejowane, że rządzi niem Ministerstwo, nie gorsze od innych Ministerstw np. od Ministerstwa Opieki Społecznej i wobec tego nie podlegające ani nadzorowi, ani kontroli ze strony Inspekcji Pracy oraz władz administracyjnych i policyjnych — słowem — w tym znaczeniu eksterytorialne i nie związane w rzeczywistości obowiązującymi ogólnie nakazami, ani też nie narażone na kary nakładane za ich lekceważenie. Wychodzi się przy tym, zapewne, z założenia, że takie przedsiębiorstwo, n. b. największe i bodaj najważniejsze z przedsiębiorstw państwowych, samo będzie skrupulatnie dbało o przestrzeganie wymogów higieny a nawet świecić będzie na wszystkie strony dobrym przykładem przedsiębiorstwom prywatnym. Ma przecież to przedsiębiorstwo liczną i szeroko rozgałęzioną służbę sanitarną, której obowiązkiem, jednym z pierwszych i najważniejszych jest właśnie dbałość o zapewnienie higieny i czystości. Mniemanie to jednak — jeśli ktoś je wogóle żywi — jest złudne i z rzeczywistością rażąco nie zgodne, przynajmniej o tyle — jeśli już chcemy pilnować tylko swego podwórka — o ile chodzi o stan sanitarny pokoi noclegowych dla drużyn parowozowych. Jesteśmy święcie i głęboko przekonani, że inspekcja sanitarna przeprowadzona w ten sposób, jaki się praktykuje np. w stosunku do warszawskich „pokoi umeblowanych" pociągnęłaby za sobą niechybnie zamknięcie wielkiej, bodaj przeważającej, ilości sal noclegowych na P. K. P. oraz pociągnięcie winnych do surowej, a zasłużonej odpowiedzialności.

A jednak właśnie te pokoje należałoby otaczać bardzo czujną i bardzo skrupulatną opieką pod względem higieniczno - sanitarnym. Jeśli prawdą jest, że brud jest siedliskiem chorób i zarazy, a ludzie w brudzie przebywający są tej zarazy roznosicielami — to pracownicy parowozowi należą pod tym względem do kategorii najbardziej niebezpiecznych. Jest to bractwo ruchliwe, przebywające dziś tu, jutro tam, jeżdżące w różnych kierunkach, sypiające co noc niemal w innej miejscowości i w innym łóżku, kursujące stale i to nie dla fantazji, lecz z obowiązku pomiędzy wschodem i zachodem, północą i południem. Któż łatwiej, jak oni może przenosić bakcyle i szerzyć zarazę i o kogo więcej, niż o nich należałoby dbać, aby usunąć lub przynajmniej zmniejszyć do granic możliwości wynikające stąd niebezpieczeństwo?

W poprzednim numerze naszego czasopisma, w artykule p. t. „Odpoczynek" zajmowaliśmy się stanem pokojów noclegowych dla drużyn parowozowych pod kątem widzenia bezpieczeństwa ruchu, które zależy w dużej mierze od należytego wypoczynku pracowników. Rozpatrując obecnie zebrany przez nas, bogaty materiał sprawozdawczy pod kątem

widzenia higieny, dochodzimy do wniosków smutnych a często nawet do stwierdzenia takiego stanu rzeczy, którego inaczej jak rozpaczliwym nazwać nie można.

W wielu parowozowniach i stacjach zwrotnych brak jest dostatecznej ilości łóżek dla drużyn parowozowych. Pracownicy stoją „w ogonku", czekając całymi godzinami na miejsce, a gdzie niegdzie urządzając formalne wyścigi, w których nagrodą jest zdobycie łoża. Kto nie jest Noji albo Kusociński, ten wypoczywa na ławie, na stole, pod ławą lub pod stołem, czasem pod płotem, czasem na parowozie. Trudno w tych warunkach wypocząć a jeszcze trudniej zachować czystość, bo zresztą i po co myć się, jeżeli się wypoczywa pod ławą? Brak miejsca, i oczekiwanie w ogonku na kolejność wypoczynku uniemożliwia zupełnie utrzymanie pomieszczeń, łóżek, bielizny pościelowej, w należytej czystości. Nie ma na to czasu, bo lokatorzy okupują łóżka i sale przez 24 godziny bez przerwy. Nic tu nie pomoże i najstaranniejsza obsługa, jeżeli nawet jest na miejscu, co zresztą, jak się niżej okaże, nie jest bynajmniej regułą obowiązującą.

Istnieją mianowicie pokoje noclegowe, które stałej obsługi wcale nie posiadają, a są również i takie, w których obsługa spełnia równocześnie obowiązki gońców, bagażowych itp. i wobec tego nie ma czasu na sprzątanie pokojów, zmianę bielizny pościelowej, trzepanie koców, materaców i sienników, wietrzenie pomieszczeń, zmywanie podłóg itd.

Zaniedbaniu czystości i higieny sprzyja zdarzająca się często ciasnota pomieszczeń. Istnieje cała gama różnych możliwości i różnych powodów, które ciasnotę tę wywołują. W jednej miejscowości jest duża, wspólna sala, służąca za noclegowisko dla drużyn parowozowych i konduktorskich, w której równocześnie mieści się w ciasnocie kilkanaście osób. Łatwo sobie wyobrazić taki „cyrk" czy „przytułek" i panujący tam zaduch a czasem dosłowny, ciężki i odurzający smród. Gdzieindziej znów za pokój noclegowy służy ubikacja mająca wymiary 3 x 3 x 2 metry, w której ma znaleźć odpoczynek 4 (cztery) osoby, lub też na powierzchni 5 x 4 m. mieści łóżek aż 7. Znowu gdzieindziej, co prawda raczej wyjątkowo, za pokój wypoczynkowy służy stary wagon bez kół, w którym o należytej przestrzeni, ani o przestrzeganiu innych wymogów higieny już z natury rzeczy mowy być nie może. W najsławniejszym w Polsce miejscu odpustowym drużyny, które prowadzą pociągi pątnicze „wypoczywają" na ziemi, na siennikach, bo ilość miejsc w sali noclegowej jest niedostateczna w wypadkach liczniejszych zjazdów. Są sale noclegowe, których wietrzyć nie można, bo nie można otworzyć okien, są inne, które wietrzą się stale i nadmiernie, bo drzwi się nie domykają, są wreszcie i takie, o których wietrzenie nikt nie dba.

Braki w koniecznym inwentarzu i niewłaściwy stan wyposażenia sal noclegowych jest dalszym powodem antisanitarnego ich stanu. Sienniki wypchane słomą lub też udające zmyślnie materace, zamiast materaców prawdziwych, brudne, podarte koce, poduszki itd., oto zjawisko aż nazbyt częste. Najbardziej jednak nieznośnym, wstrętnym i barbarzyńskim a równocześnie najbardziej niebezpiecznym z punktu widzenia higieny jest praktykowany w 5-ciu Dyrekcjach O. K. P. system zaopatrywania sal noclegowych w bieliznę pościelową. Jeśli wywody nasze dotrą do wiadomości opinii publicznej, to wątpimy czy kto zechce nam uwierzyć na słowo, jest to bowiem metoda wręcz niesłychana: materace, koce i poduszki powleczone są bielizną, którą zmienia się raz na tydzień, a nieraz i rzadziej. Niema z reguły mowy o tym, aby bieliznę zmieniać po każdym pracowniku, który jej używał, to też następca śpi na bieliźnie używanej przez większą, a niewiadomą liczbę poprzedników, poprostu kładzie się na ciepłe i mokre jeszcze od obcego potu łoże i ...„odpoczywa". Dodać należy, że bielizna ta jest często w stanie nie zdatnym do użytku, podarta, porozrywana i wisi w strzępach na łożu, a jeszcze częściej jest niedbale prana i wskutek tego nawet wówczas brudna, gdy oficjalnie uchodzi za czystą. Czyż można się dziwić, że ten i ów nabawia się dzięki temu chorób skórnych i robactwa, a każdy może się nabawić zaraźliwej choroby i zawieść ją do innej miejscowości, rozprzestrzenić szeroko po kraju? Tak jednak było od dawna i tak jest nadal w roku bieżącym 1939, a więc w dwudziestym wieku, w Polsce, w której tak wiele słów, papieru i wysiłków poświęca się propagandzie higieny. Jedynie tylko w dyrekcjach zachodnich, starym a dobrym zwyczajem, pozostawionym przez zaborcę i na szczęście jeszcze nie skasowanym, pracownicy otrzymują bieliznę pościelową do własnego, osobistego tylko użytku. Były, co prawda, usiłowania aby ten stan rzeczy zmienić: Ministerstwo Komunikacji wystąpiło w r. 1937 z projektem przyznania pracownikom ryczałtu na zakup bielizny pościelowej, projekt ten jednak, który (rzecz ciekawa) miał na celu zmniejszenie wydatków na pranie i wymianę bielizny pościelowej, został poniechany i skończyło się na dobrych chęciach oraz na braku kredytów. Było by zatem bardzo wskazanem, aby tej metodzie zaopatrywania pokojów noclegowych w bieliznę pościelową, będącej jedną, ustawiczną, a popełnianą codziennie na dużej połaci kraju, zbrodnią przeciw podstawowym wymogom higieny, położyć kres stanowczo i nieodwołalnie.

Maszynista i jego pomocnik pracują na parowozie, mają do czynienia z węglem, popiołem i smarami, niczym nie chronieni od kurzu i brudu, a poruszając się w bezpośrednim sąsiedztwie gorącego paleniska i kotła z wrzącą wodą, pocą się, dzięki czemu są i muszą być brudni po skończeniu służby. Przyznajemy chętnie, że czystość zależy przede wszystkim od samego pracownika i że w najtrudniejszych nawet warunkach można, do pewnego stopnia przynajmniej, utrzymać się w czystości. Jednak nie ulega wątpliwości, że jednym z podstawowych obowiązków zarządu kolei jest umożliwić i ułatwić pracownikowi dokładne wymycie się przed służbą, a zwłaszcza po służbie. Mimo to, lokale wypoczynkowe wyposażone w prysznice, czy wanny a choćby tylko w umywalnie z ciepłą wodą, należą do rzadkości i wyjątków. W wielu miejscowościach urządzenie takich instalacji jest, co prawda, dość trudne i kosztowne, ale cóż powiedzieć o tym, że do najgorzej wyposażonych i pozbawionych takiego „luksusu" należą sale wypoczynkowe w m. st. Warszawie! W parowozowni Warszawa — Zachodnia Towarowa (Kaliska) popsuł się kocioł obsługujący umywalnię już przed dwoma laty. Długo trwało, zanim—zresztą po publicznie podniesionym przez nas z tego miejsca alarmie — zdecydowano się na zakupienie nowego kotła. I kocioł jest, ale leży sobie spokojnie i czeka aż — może znowu po upływie 2 lat — formalności biurowo-rachunkowo - przetargowo - kontrolno-aprobatywno-urzędowe zezwolą na jego zmontowanie i uruchomienie. O Warszawie-Gdańskiej, w której stan lokali noclegowych, jest wręcz haniebny już i wspominać nie warto, a o prysznicu czy wannie ani marzyć tam nie można. Warszawa-Wschodnia należy do najbardziej przeludnionych, a do niedawna należała do najbrudniejszych i najbardziej opanowanych przez robactwo noclegowni na całej sieci P. K. P. Warszawa — Praga, odkąd dawny lokal wypoczynkowy przerobiono na mieszkanie dla p. Naczelnika, jest w najwyższym stopniu — zwłaszcza od ostatniej zmiany rozkładu jazdy — przeludniona. Silnie obsadzone „ogonki' oczekują na miejsce do spania i miejsce przy ciurku w umywalni, a zdystansowani lub mniej cierpliwi, myją się w kuble pod parowozem, a wypoczywają nieco wyżej, t. j. na parowozie.

Tak jest w stolicy. W innych, mniejszych miejscowościach drużyny są zadowolone jeśli wogóle mają wodę do dyspozycji i nie muszą jej przynosić same ze znacznej nieraz odległości.

W wielu noclegowniach niema ustępów na miejscu tak, że pracownicy muszą korzystać z ustępów ogólnych, przeznaczonych dla podróżnych na stacjach lub też wychodzić w tym celu daleko poza lokal i poza budynek w którym mieści się sala noclegowa, gdzie indziej znów stwierdzono wilgoć i grzyb. Nie rozwodzimy się już o takich niedomaganiach, jak brak gorącej wody na herbatę, brak możności odgrzania posiłku i miejsca na jego spożycie, konieczność własnoręcznego palenia w piecu, brak pieca lub nieodpowiednia jego konstrukcja, zanotujemy jednak dla charakterystyki stosunków, że jedna z sal noclegowych wyposażo-

na jest w niezwykły, muzealny zabytek, a mianowicie w historyczny czajnik, służący do gotowania wody na herbatę. Czajnik ten zafundował przed 10-ma laty własnym kosztem i staraniem jeden z maszynistów, oddawna już będący na emeryturze. Od tego czasu lutowano ów zabytek tyle razy, że nie sposób poznać jego pierwotnej postaci, a szczególną jego właściwość stanowi dzióbek, przylepiony do korpusu... gliną, co ma ten skutek, że czajnika nie można umyć, bo by się rozleciał. Na zakupno czajnika na koszt P. K. P. brak oczywiście funduszów, a inny ofiarodawca dotąd się jeszcze nie znalazł...

Opisane stosunki mają swoje następstwa, zupełnie naturalne i dla każdego zrozumiałe: Pierwszym z tych następstw jest brud, w wielu wypadkach rażący, wstrętny, cuchnący, niegodny cywilizowanego kraju i największego w tym kraju przedsiębiorstwa państwowego, poniżający i obrażający godność osobistą ludzi i obywateli, którzy muszą w takim otoczeniu i w takich warunkach przebywać, spać, jeść, załatwiać swe potrzeby fizjologiczne i — pożal się Boże — „odpoczywać" po swej niezwykle ciężkiej i odpowiedzialnej pracy. Drugim następstwem jest hodowla swoistego inwentarza. Z zebranych przez nas sprawozdań wynotowaliśmy następujące gatunki zwierząt czworo - i więcej - nożnych, które się gnieżdżą i czują znakomicie w salach noclegowych lub tam czatują na swe ofiary: wszy, pchły, pluskwy, muchy, karaluchy, szwaby alias prusaki, myszy i szczury. Są zresztą także i inne jeszcze, równie miłe stworzonka, tych jednak, w braku dokumentalnie stwierdzonej ich obecności, nie wymieniamy.

Wyciągnięcie stosownych wniosków śmiało możemy pozostawić czytelnikom. Ci z nich, którzy pismo nasze czytają z urzędu i z obowiązku, zdołają chyba i bez naszej pomocy domyśleć się, co im czynić wypada. A jeśli się nie domyślą, to będzie naszym obowiązkiem przypomnieć im to raz jeszcze a może i poprosić o poparcie te czynniki, które rozumieją powagę sprawy i doniosłe jej znaczenie, nie dla nas bynajmniej, ale dla dobra powszechności, a zwłaszcza dla obronności kraju.

Wiemy, że to nie pójdzie łatwo i że wiele przeszkód będziemy musieli przezwyciężyć aby wpoić w nasze władze przekonanie, że jednak trzeba zerwać z dotychczasowymi, starymi i zadawnionymi zwyczajami. Przecież tak było zawsze dotąd przez wiele lat, tak jest do dzisiaj, a mimo to pociągi chodzą, ilość katastrof jest zupełnie normalna, a ludność naszego kraju rozrasta się zdrowo i jakoś nie wymarła jeszcze od epidemij roznoszonych przez maszynistów!

To prawda, lecz podobnie i ojcowie nasi chadzali przez długie wieki za stodołę a my ich jakoś w tym nie naśladujemy, lecz, gwałcąc czcigodną tradycję, zmuszamy obywateli do budowania water-klozetów, wodociągów, kanałów i łazienek na gazie. I co najważniejsze, mamy rację i wychodzi to nam samym na zdrowie a społeczeństwu na pożytek. Tak też jest i ze stanem oraz wyposażeniem i sposobem zaopatrywania sal noclegowych. Żyjemy w XX wieku i mamy obowiązki oraz prawa ludzi cywilizowanych. Sądzimy, że obowiązuje to także i w przedsiębiorstwie Polskie Koleje Państwowe.

Istnieje jeszcze jedna strona tego zagadnienia, któremu poświęciliśmy już dwa kolejne artykuły wstępne w naszym czasopiśmie — jest to strona... ...estetyczna. Prosimy o wybaczenie, że nasze aspiracje aż tak daleko sięgają, ale i tę sprawę uważamy za ważną i omówimy ją w następnym artykule.

NA MARGINESIE KATASTROFY PRUSZKOWSKIEJ

Od jednego z najwybitniejszych znawców kolejnictwa otrzymaliśmy następujące uwagi na temat ostatnich wypadków wykolejenia pociągów na zwrotnicach wjazdowych:

W początkach czerwca r.b. miało miejsce wykolejenie pociągu pośpiesznego na st. Pruszków, z wieloma ofiarami. Katastrofa ta była zdaje się czwartą z rzędu, powtarzającą się na P.K.P. w zupełnie analogicznych okolicznościach: pociąg pośpieszny w normalnym rozkładzie jazdy przebiega pewną stację po głównym torze, na wprost, bez zatrzymania się; szybkość — do 90 klm/godz. Personel stacyjny i drużyny: parowozowa i pociągowa tak się wżywają w tę okoliczność, że nie wyobrażają sobie innego sposobu przejazdu przez stację. Pewnego dnia następuje konieczność przepuszczenia tego pociągu przez tę stację także bez zatrzymania, ale kierując pociąg na boczny tor.

Drużyna parowozowa, nawet zawczasu pouczona o tem i przepisowo zawiadomiona, zapomina na jedną tylko chwilę o konieczności zmniejszenia szybkości na zwrotnicy na zboczenie, i to zmniejszenia znacznego, bo z jakichś 70 - 90 klm/godz. do 30 - 35. Przytem pamiętać należy, że bardzo często maszyniści wykorzystują poziome tory stacyjne dla wyrobienia niewielkich opóźnień. W rezultacie: wyrzucenie pociągu z toru, niepowetowane straty w taborze i ofiary ludzkie. W pierwszej linii życiem płacą drużyny parowozowe (maszyniści w Pruszkowie, w Gułtowach itp. zginęli na miejscu).

To, powtarzające się zjawisko zwrócić winno baczniejszą uwagę tych, których sprawa ta dotyczy. Wydaje się nam, że wskazanem byłoby ustalenie tu następującego porządku: o ile zajdzie potrzeba przepuszczenia przez daną stację pociągu osobowego (przejeżdżającego stale stację tę bez zatrzymania) przez tory boczne (rozjazd na zboczenie), to taki pociąg należałoby zatrzymać przed wejściowym semaforem tej stacji, dla przypomnienia drużynie parowozowej, że nastąpiła zmiana sposobu przejazdu stacji. Kilka minut opóźnienia z tego powodu z łatwością wyrobione będzie w dalszym biegu, a będzie to niezawodny i radykalny sposób uniknięcia przeoczenia przez personel stacyjny i pociągowy zmiany kierunku biegu pociągu.

O ile zmiana ta zarządzona została na dłuższy czas (okres miesięczny lub dłużej), to zatrzymywanie pociągu można byłoby wprowadzić przez pierwsze trzy dni.

Ale z drugiej strony, czy nie należałoby jednocześnie zająć się sprawą przekonstruowania naszych rozjazdów? Pociągi zagranicą przebiegają po rozjazdach na zboczenia z bardzo znacznemi szybkościami, a jednak takich wypadków na kolejach Zachodniej Europy nie widzimy. Niektóre zarządy kolei posiadają jednak rozjazdy, nadające do bardzo szybkiej jazdy w kierunku zbocznym. Szybkość nawet może dochodzić do 120 km na godz., ale należy baczyć, co jest b. ważne, ażeby rozjazdy nie powodowały w żadnym miejscu wstrząsów i uderzeń.

Wreszcie trzeci środek — to wytężona uwaga ze strony drużyn parowozowych przy wszelkiego rodzaju zmianach w przebiegach pociągów przez tory stacyjne. Kierownik parowozu niech pamięta, że on najczęściej płaci życiem za taką nieuwagę, a szereg ludzi — życiem lub kalectwem.

K.

NA F. P. T. K.

Oddanie magistrali kolejowej Herby Nowe - Gdynia, będącej jedną z najważniejszych pod względem gospodarczym i strategicznym linią kolejową w naszym kraju, pod zarząd Francusko - Polskiego Towarzystwa Kolejowego nie było podyktowane bynajmniej interesem kolei (mogły bowiem z tego wyniknąć dla zarządu kolejowego i wynikły rzeczywiście jedynie trudności i kłopoty) lecz względami natury finansowej. Chodziło o napływ kapitałów zagranicznych do kraju, o możliwość dokończenia przy pomocy tych kapitałów budowy linii, o zatrudnienie bezrobotnych pośrednio (przez dostarczenie zamówień fabrykom) i bezpośrednio, wreszcie o względy ściśle fiskalne, a mianowicie o podtrzymanie waluty. To też w czasie omawiania i decydowania tej sprawy główna uwaga skierowana była na zagadnienia finansowe, a to tym więcej, że „koncesjonariuszowi" tj. kapitalistom francuskim, którzy mieli dostarczyć funduszów, chodziło właściwie tylko o to, aby mieli należycie zagwarantowany kapitał oraz procenty i do-

chody z niego. Zagadnienia pracownicze grały rolę o tyle, że zachodziła konieczność zapewnienia koncesjonariuszowi dostatecznej ilości kwalifikowanego personelu kolejowego przynajmniej w pierwszym okresie, tj. zanim zdoła on wyszkolić sobie swój własny personel, oraz, że uznano za stosowne zapewnić mu spokojną pracę, ku czemu środkiem bardzo właściwym jest związanie personelu obowiązkami publiczno - prawnego stosunku służbowego.

Prace nad sfinalizowaniem transakcji odbywały się w pośpiechu. Zasadnicze warunki ustalone zostały dnia 30 marca 1931 r., a już dn. 27 kwietnia 1931 ustawa była gotowa t.j. została uchwalona przez Sejm i Senat, co, przy dość powolnej naszej procedurze ustawodawczej, uznać należy za tempo rekordowe. Tego samego dnia, a więc znowu z rekordowym pośpiechem, podpisane zostało Rozporządzenie P. Prezydenta Rzeczypospolitej o nadaniu koncesji, a w 2 dni zaledwie później t.j. dn. 29 kwietnia 1931 r. podpisano dokument koncesyjny. Punkt ciężkości spoczywał — jak wyżej wspomniano — w zagadnieniach finansowych. Rokowaniami kierowało Ministerstwo Skarbu a wobec tego sprawy personalne zeszły na plan dalszy i — powiedziawszy prawdę bez ogródek — zostały wyraźnie zlekceważone. Z licznymi, bardzo poważnymi zagadnieniami, które były z tym związanie, załatwiono się w krótkiej drodze, pobieżnie, bez należytego przemyślenia i zgłębienia trudnych problemów i — co gorzej — nie licząc się ani z zasadami obowiązującego w Państwie naszym porządku prawnego ani z koniecznością uzgodnienia ustawy koncesyjnej z innymi ustawami.

Tak się złożyło, że oddanie Kolei Herby Nowe - Gdynia pod bezpośredni zarząd koncesjonariusza było przez długi szereg lat po wydanu ustawy i po podpisaniu dokumentu koncesyjnego z tych, czy z owych względów nieaktualne. Otrzymaliśmy pierwszą transzę pożyczki, dokończyliśmy budowę kolei we własnym zakresie działania i sami też eksploatowaliśmy ją, podczas gdy koncesjonariusz nie kwapił się ani z dostarczeniem drugiej transzy ani z objęciem zarządu i zadowalał się inkasowaniem należnej mu części zysków. W tych warunkach nikt nie pamiętał o martwej i beztreściwej w wielu punktach ustawie koncesyjnej i nikt się z nią nie liczył. To też wydawano sobie spokojnie rozmaite ustawy i przepisy np. nową pragmatykę, nowe przepisy emerytalne, ustawę o ubezpieczeniu społecznym, dekret o N.T.A. itd., nie troszcząc się o to czy i w jaki sposób wszystkie te ustawy dadzą się pogodzić z postanowieniami ustawy koncesyjnej, odnoszącymi się do charakteru stosunku służbowego oraz uprawnień i obowiązków pracowników koncesjonariusza.

Decyzja o oddaniu Francusko-Polskiemu Towarzystwu Kolejowemu bezpośredniego zarządu kolei Herby Nowe - Gdynia zapadła również z nagła i nieoczekiwanie. Brakło czasu na przygotowania ściśle techniczne, cóż dopiero mówić o należytym uregulowaniu zagadnień personalnych, które w praktyce władz naszych zawsze idą na szarym końcu. To też doręczono poprostu odpowiedniej ilości pracowników, wydane w imieniu p. Ministra Komunikacji dekrety o przeniesieniu na F.P.T.K., resztę pozostawiając „na potem" w błogiej nadziei, że się to przecież jakoś ułoży. Zaskoczonym i zaniepokojonym pracownikom wytłumaczono „urzędowo", że wszystko jest w porządku — i kolej rozpoczęła pracę pod nowym zarządem, w nowych, nie zwykłych, a — z punktu widzenia uprawnień pracowniczych — bardzo skomplikowanych i trudnych warunkach.

Mając możność zetknąć się z tą sprawą już od samego początku t.j. w styczniu r. 1938 zdawaliśmy sobie dokładnie sprawę z wszystkich trudności i wątpliwości, jakie wyniknąć musiały ze sposobu „załatwienia" zagadnień personalnych na F.P.T.K. Widząc jednakże, że Zarząd kolei, któremu trudno było bez dowodów odmówić dobrej woli, łamie się z poważnymi trudnościami, zrozumiałymi z uwagi na konieczność zorganizowania pracy przy równoczesnym prowadzeniu końcowych inwestycyj technicznych, i mając nadzieję, że po zakończeniu wstępnego okresu organizacji przyjdzie czas i na sprawy pracownicze — uznaliśmy za stosowne uspokoić personel, nie naglić i zaczekać. Po upływie 5 miesięcy, a mianowicie w czerwcowym numerze „Maszynisty" z r. 1938 poruszyliśmy jednak już tę sprawę publicznie (artykuł p.t. „F.P.T.K.") dając dokładną analizę prawną zagadnień, związanych z charakterem stosunku prawnego i z zakresem uprawnień pracowniczych oraz wskazując jasno właściwą drogę usunięcia związanych z tym trudności i wątpliwości. Gdy i to nie pomogło, próbowaliśmy interwencyj w Dyrekcji F.P.T.K. w Bydgoszczy zarówno wprost jak też i za pośrednictwem Zarządu Okręgowego w Bydgoszczy. Byliśmy również w stałym kontakcie z naszymi członkami w terenie i odbyliśmy na ten temat kilka zebrań, na których, nie maskując bynajmniej niepokojącej rzeczywistości — próbowaliśmy jednak oddziałać uspokajająco, w nadziei, że chodzi tylko o zwłokę w wydaniu zarządzeń.

W Dyrekcji F.P.T.K. wskazywano nam — i słusznie — że decyzja należy do M.K. i że tam właściwie należy szukać przyczyn zwłoki oraz interwenjować celem przyspieszenia załatwienia sprawy. Gdy jednak poszliśmy za tą wskazówką, dowiedzieliśmy się ze zdziwieniem, że Ministerstwo nie widzi potrzeby wydawania żadnych zarządzeń uważając, że wszystko jest unormowane należycie w ustawie koncesyjnej, która nie wymaga żadnych wyjaśnień ani uzupełnień i której nie trzeba uzgadniać z innymi ustawami i przepisami. Powtórna próba, poparta dokładnym przygotowaniem argumentów, dała ten sam rezultat: Ministerstwo uważa, że wszystko jest w porządku i żadnymi pracami na ten temat podobno się nie zajmuje.

Rzeczywistość przeczyła jednak i przeczy nadal słuszności zapatrywań M. K. Nie jest to nasz tylko, odosobniony pogląd, podzielają go bowiem wszystkie bez wyjątku organizacje pracownicze, choć nie wszystkie zdają sobie sprawę, gdzie leży źródło trudności i co należy uczynić, aby je usunąć.

Mieliśmy do wyboru dwie drogi: albo pójść w teren i próbować załatwić sprawę drogą nacisku ze strony samych pracowników F.P.T.K., albo też raz jeszcze podjąć wysiłek bezpośredniego przekonania M.K. o konieczności zmiany stanowiska. Obraliśmy drogę drugą; zainteresowaliśmy sprawą organizacje wchodzące w skład Bloku Kolejowych Związków Fachowych i wystąpiliśmy do p. Ministra Komunikacji z wspólnym memoriałem, którego dosłowną treść podajemy poniżej. Blok poprze swe wystąpienie pisemne ustną interwencją, a o jej rezultatach nie omieszkamy, oczywiście, powiadomić czytelników naszego czasopisma.

* * *

Memoriał Bloku omawia niemal wyłącznie zagadnienia dotyczące stosunków prawnych tych pracowników publiczno-prawnych P.K.P., którzy wyznaczeni zostali z urzędu, na mocy decyzyj wydanych w imieniu p. Ministra Komunikacji do służby w F.P.T.K. Prócz nich istnieje na F.P.T.W. liczna i coraz liczniejsza grupa pracowników umownych, a więc prywatno-prawnych, których prawa i obowiązki normują ogólnie obowiązujące w tym względzie przepisy prawne. Ich też nie można pozostawić własnemu losowi i zadowolić się tym tylko, co im dają i gwarantują ogólne, ramowe przepisy. Koniecznym jest zbiorowe unormowanie warunków ich pracy i to musi być uznane za jedno z pierwszych zadań organizacyj zawodowych, mających obowiązek obrony interesów zawodowych swych członków.

* * *

Jednym z najbardziej drażliwych zagadnień aktualnych na F.P.T.K. jest masowe zatrudnianie emerytów PKP w służbie tej kolei. Istnieją wszelkie podstawy do przypuszczenia, że chodzi tu nie o wypadki wyjątkowe lecz o działalność planową, świadomą i systematyczną. Nie trudno udowodnić, że jest to praktyka w najwyższym stopniu szkodliwa i niebezpieczna, ze względów ogólno - społecznych, z uwagi na interes P.K.P. oraz z uwagi na dobro tego personelu F.P.T.K., który nie rekrutuje się z pośród emerytowanych kolejarzy. Bliższe omówienie tej sprawy rezerwujemy sobie do jednego z następnych numerów „Maszynisty", obecnie zaś zawiadamiamy, że Blok Kolejowych Związków Fachowych występuje w tej sprawie z umotywowanym protestem wobec p. Ministra Komunikacji.

MEMORIAŁ BLOKU K. Z. F. W SPRAWIE STANU PRAWNEGO STOSUNKÓW SŁUŻBOWYCH PRACOWNIKÓW P.K.P. WYZNACZONYCH DO STAŁEGO PEŁNIENIA SŁUŻBY NA LINIACH KOLEJOWYCH ODDANYCH DO EKSPLOATACJI FRANCUSKO - POLSKIEMU TOWARZYSTWU KOLEJOWEMU.

Z dniem 1.I.1938 r. objęło Francusko-Polskie Towarzystwo Kolejowe S.A. z siedzibą w Paryżu eksploatację linii kolejowej Herby Nowe - Gdynia z odnogą Siemkowice - Częstochowa na mocy ustawy z dnia 27 kwietnia 1931 r. (Dz. U.R.P. Nr. 40 poz 350) oraz dokumentu koncesyjnego z dnia 29 kwietnia 1931 r.

Personel zatrudniony w Zarządzie oraz w eksploatacji wspomnianej kolei składa się częściowo z osób, które zawarły z przedsiebiorstwem umowę o pracę, w poważnej jednak większości z „etatowych" i „stałych" pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", wyznaczonych w tym celu imiennie przez p. Ministra Komunikacji po myśli art. 8 przytoczonej na wstępie ustawy

Prawny charakter zatrudnienia oraz zakres uprawnień i obowiązków personelu F.P.T.K zatrudnionego na podstawie umowy o pracę pomijając na razie szanse uzyskania w służbie tego przedsiębiorstwa publiczno-prawnego stanowiska, nie budzi żadnych wątpliwości, jest bowiem stosunkiem prawa prywatnego unormowanym przez ogólnie obowiązujące przepisy o umowie o pracę, o ubezpieczeniu społecznym, o czasie pracy, o urlopach i t.d Natomiast poważne wątpliwości budzi obecny stan prawny stosunków służbowych tych pracowników „etatowych" i „stałych" przedsiębiorstwa P.K.P., którzy, jako wyznaczeni w tym celu przez p. Ministra Komunikacji, przeszli do służby kolejowej F.P.T.K.

Art. 6 ustawy z dnia 27.IV.1931 postanawia, iż stosunek służbowy tych pracowników jest publiczno prawny, art. 7 gwarantuje, iż będą miały do nich zastosowanie przepisy o prawach i obowiązkach, o normach wynagrodzenia, pomocy leczniczej i uprawnieniach emerytalnych w zakresie każdocześnie obowiązującym w stosunku do pracowników stałych przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", a wreszcie art. 8 zabezpiecza im zachowanie uprawnień wynikających z czasu służby, zaliczonego im przez przedsiębiorstwo P.K.P. Wykonanie zobowiązań, które z przytoczonych przepisów ustawowych wynikają dla F.P.T.K. zabezpieczone zostało treścią postanowień §§ 41 i 44 dokumentu koncesyjnego z dn. 29.IV.1931 r. Jednakże wszystkie te gwarancje nie posiadają praktycznej wartości, ponieważ nie uzgodniono postanowień ustawy z dn. 27 kwietnia 1931 i dokumentu koncesyjnego z dn. 29 kwietnia 1931 z całokształtem ustawodawstwa obowiązującego w naszym Państwie oraz ponieważ charakter Francusko-Polskiego Towarzystwa Kolejowego i jego organów tudzież ich stosunek do władz i instytucyj państwowych jest tego rodzaju, że praktyczne wykonanie i urzeczywistnienie omawianych gwarancyj dotyczących uprawnień personelu jest — bez wydania stosownych norm prawnych — niemożliwe.

Francusko - Polskie Towarzystwo Kolejowe, będące spółką akcyjną i to w dodatku spółką zagraniczną z siedzibą w Paryżu, jest niewątpliwie osobą prawa prywatnego. Nic wprawdzie nie stoi na przeszkodzie, aby organom Towarzystwa, n.p. Dyrekcji Kolei Herby Nowe - Gdynia — z uwagi na zakres ich działania — nadać charakter instytucji prawa publicznego, jednakże mogłoby to nastąpić jedynie przez wydanie wyraźnego aktu ustawowego. Akt taki dotąd wydany nie został, gdyż ani ustawa z dn. 27.IV.1931 ani dokument koncesyjny z dn. 29.IV.1931 aktu takiego nie stanowią, dopóki zaś to nie nastąpi, dopóty ani F.P.T.K. jako całość, ani żaden z jego organów nie wyłączając Dyrekcji kolei Herby Nowe - Gdynia w Bydgoszczy nie są i nie mogą być ani „władzą" ani „urzędem" ani „instancją" upoważnioną do wydawania zarządzeń i orzeczeń należących do zakresu prawa publicznego. Działalność ich nie należy — oczywiście — również do zakresu administracji publicznej i bez wyraźnego przepisu ustawy nie może być za taką uznana. W stosunku do Ministerstwa Komunikacji oraz innych władz i urzędów państwowych jest F.P.T.K. „koncesjonariuszem" zobowiązanym do tego tylko co postanawia dokument koncesyjny, zaś z dokumentu tego wynika, że Dyrekcja kolei Herby Nowe - Gdynia nie podlega Ministerstwu Komunikacji a Ministerstwo nie jest „władzą przełożoną" ani nad tą Dyrekcją ani nad zatrudnianymi przez nią pracownikami koncesjonariusza.

Ustawa z dnia 27 kwietnia 1931 r. nie posiada charakteru normy nadzwyczajnej o znaczeniu wyjątkowym i nie różni się w tym względzie niczym od innych, zwyczajnych ustaw. W swej treści nie uchyliła ona wyraźnie innych, sprzecznych z nią ustaw wydanych wcześniej ani też nie zabroniła i nie mogła zabronić skutecznie wydawania takich ustaw na przyszłość. Wobec tego, poszczególne jej postanowienia mają moc obowiązującą o tyle tylko, o ile mieszczą się w ogólnym systemie obowiązującego prawa i o ile nie są sprzeczne z treścią przepisów posiadających moc ustawową a wydanych po jej wejściu w życie. Ustawy tej jednak nie uzgodniono należycie z całokształtem norm prawnych, obowiązujących w naszym Państwie a liczne ustawy i przepisy posiadające moc ustawową, wydane po dniu 27.IV.1931 bądź to stoją z jej postanowieniami w wyraźnej sprzeczności, bądź też nie są z nią należycie zharmonizowane.

W tych warunkach, postanowienia ustawy z dn. 27.IV.1931 r. dotyczące charakteru prawnego stosunku służbowego oraz zakresu uprawnień i obowiązków „etatowych" i „stałych" pracowników P.K.P., wyznaczonych do służby na F.P.T.K. są w dużym stopniu martwą literą bez treści, albowiem istotny ich sens i znaczenie nie daje się w praktyce urzeczywistnić.

Istnieje przede wszystkim wątpliwość, czym są w istocie rzeczy „etatowi" i „stali" pracownicy P.K.P. wyznaczeni do stałego pełnienia służby na liniach kolejowych eksploatowanych przez koncesjonariusza. Po myśli art. 8 ustawy z dn. 27.IV.1931 r. przeszli oni do służby koncesjonariusza i de facto przestali być pracownikami P.K.P., de iure jednak pozostali nadal pracownikami P.K.P. albowiem stosunek służbowy z nimi nie został rozwiązany. § 3 pragmatyki postanawia, iż stosunek ten może być rozwiązany wyłącznie na podstawie jej własnych postanowień, te zaś nie przewidują rozwiązania stosunku służbowego przez wyznaczenie do służby F.P.T.K. z mocy zarządzenia P. Ministra Komunikacji. Postanowień art. 8 ustawy z dn. 27.IV.1931 nie można uważać za stworzenie dodatkowego, nie przewidzianego w pragmatyce, prawa rozwiązania stosunku służbowego ponieważ brzmienie tego paragrafu nie uzasadnia tak daleko sięgającego wniosku oraz ponieważ pragmatyka jest w stosunku do ustawy z dn. 27.IV.1931 przepisem późniejszym, i to posiadającym moc ustawową. To też wyznaczenie do służby koncesjonariusza po myśli art. 8 wspomnianej ustawy uważać można jedynie za specjalny rodzaj przeniesienia (§ 36 pragmatyki), i tak też ocenia tę sprawę komentarz opracowany przez współautorów pragmatyki, specjalistów - prawników, zajmujących obecnie kierownicze stanowiska w administracji personalnej M.K. — a więc komentarz poniekąd oficjalny. Zagadnienie ma charakter nie tylko teoretyczny, skoro bowiem pracownicy, o których mowa nie przestali być pracownikami P.K.P., chociaż utracili bezpośrednią łączność ze swymi władzami służbowymi, przełożonymi i naczelnymi i podlegają obecnie organom innego przedsiębiorstwa — leży niewątpliwie w interesie porządku prawnego ściśle i wyraźnie określenie, jakie prawa i obowiązki zachowali z tego tytułu wobec P.K.P. i w jaki sposób można i należy je uzgodnić z obowiązkami i prawami, jakie ich wiążą z organami koncesjonariusza.

Zagwarantowany stałym pracownikom koncesjonariusza w art. 6 ustawy z dn. 27.IV 1931 r. publiczno - prawny charakter stosunku służbowego jest jedynie tytułem bez praktycznej wartości nie jest zaś i nie może być — bez wydania osobnych w tym względzie postanowień ustawowych — tym, czym z istoty rzeczy być powinien, to jest sumą właściwych takiemu stosunkowi praw i obowiązków. Wszelkie decyzje z tego stosunku wynikające, a więc n.p. mianowanie na stanowisko etatowe, awansowanie w stopniu służbowym czy też w uposażeniu, nałożenie kary porządkowej czy dyscyplinarnej, rozwiązanie stosunku służbowego i t.d. — muszą być już same przez się aktami prawa publicznego takich zaś aktów organy F.P.T.K. bez osobnego upoważnienia ustawowego wydawać nie mogą: To też nie uznają publiczno - prawnego charakteru stosunku służbowego pracowników F.P.T.K. władze policyjne, graniczne, administracyjne i samorządowe oraz skarbowe, dlatego Dyrekcja kolei Herby Nowe-Gdynia nie mianuje pracowników swych na stanowiska etatowe ani też nie zalicza ich w poczet „stałych" a wątpliwym jest czy ważność decyzyj tej Dyrekcji w omawianej dziedzinie uznają organy P.K.P., skoro n.p odmawiały do niedawna uznania prawa do przejazdu ulgowego w klasie wyższej, wynikającego z awansu udzielonego pracownikowi na F.P.T.K.

Jednym z najistotniejszych znamion publiczno - prawnego stosunku służbowego jest wykluczenie normalnej drogi sądowej w sprawach z tego stosunku wynikających z równoczesnym przyznaniem pracownikowi prawa odwołania się do wyższych instancyj w trybie ustalonym w przepisach o postępowaniu administracyjnym oraz prawa zaskarżenia decyzji, ostatecznej w tym postępowaniu do Najwyższego Trybunału Administracyjnego. Jednakże organy F.P.T.K. nie są ani „władzami" ani „instancjami" w rozumieniu prawa o postępowaniu administracyjnym, prawo to nie ma — z braku wyraźnych postanowień ustawowych — zastosowania do działalności organów Towarzystwa, Dyrekcja kolei Herby Nowe - Gdynia nie ma nad sobą żadnej wyższej „instancji", bo nie jest nią ani Ministerstwo Komunikacji ani też — co wydaje się oczywistym, o ile chodzi o publiczno - prawny stosunek służbowy pracowników — Zarząd Spółki Akcyjnej z siedzibą w Paryżu — a Najwyższy Trybunał Administracyjny skarg na zarządzenia i orzeczenia organów Towarzystwa przyjąć nie może, jest bowiem powołany wyłącznie do rozstrzygania spraw wchodzących w zakres administracji rządowej i samorządowej. Ryzykowna dedukcja z postanowień ustawy z dn. 27.IV 1931 r. nie wystarcza celem uzasadnienia kompetencji N.T.A. w sprawach należących do zakresu działania F.P.T.K., albowiem, nawet gdy chodziło o państwowe przedsiębiorstwo P.K.P., zarządzane w ostatniej instancji przez Ministerstwo, istniały w tym względzie tak poważne wątpliwości, iż zaszła konieczność stanowczego ich usunięcia przez zamieszczenie wyraźnego postanowienia w tekście dekretu z dn. 24.IX.1925 r. (art. 29 w brzmieniu rozp. Prez. z dn. 29.IX.1930). Skoro tedy przed pracownikami F.P.T.K. zamknięta jest w praktyce droga postępowania, właściwa dla publiczno - prawnego stosunku służbowego, to — w braku wyraźnych postanowień ustawowych — nie można odmówić im prawa obrony i dochodzenia swych uprawnień w drodze postępowania cywilnego przed zwyczajnymi sądami, zwłaszcza, iż prawo takie gwarantuje każdemu obywatelowi konstytucja.

Z przytoczonych powodów nie mogą mieć dosłownego zastosowania do pracowników stałych F.P.T.K. przepisy wymienione w art 7 ustawy z dn. 27.IV.1931, a w szczególności pragmatyka, przepisy uposażeniowe i przepisy o zaopatrzeniu emerytalnym. Rozumie to zarówno ustawa, która przewiduje wyraźnie wprowadzenie odpowiednich zmian, uzasadnionych ze względu na odrębne warunki koncesjonariusza, jak też i dokument koncesyjny, który postanawia w § 41, iż obowiązujące na P.K.P. przepisy uposażeniowe pragmatyczne i emerytalne będą miały zastosowanie do pracowników F.P.T.K. tylko „w zasadzie".

O słuszności tego stanowiska świadczą nie tylko teoretyczne rozważania nad treścią wspomnianych przepisów lecz i dotychczasowe doświadczenia praktyczne, okazało się bowiem, iż, wbrew wielokrotnym zapewnieniom ze strony Dyrekcji kolei Herby Nowe-Gdynia, dosłowne zastosowanie tych przepisów do pracowników F.P.T.K. nie jest możliwe. I tak, nie obowiązują na F.P.T.K. przepisy o postępowaniu dyscyplinarnym, nie obowiązuje § 16 przepisów uposażeniowych

albowiem pracownicy F.P.T.K. nie są zwolnieni od państwowego podatku dochodowego i nie obowiązują przepisy emerytalne, bo chociaż zaszły wypadki uzasadniające przyznanie zaopatrzenia emerytalnego, wdowiego i sierocego — zaopatrzeń tych mimo upływu wielu miesięcy dotąd formalnie nie wymierzono, a uprawnieni otrzymują tylko zaliczki.

Wątpliwości w sprawie uprawnień emerytalnych są z punktu widzenia interesów pracowniczych szczególnie ważne i niepokojące. Po myśli ustawy o ubezpieczeniu społecznym z dn. 28 marca 1933 (Dz. U.R.P Nr. 51 poz. 396) a więc ustawy późniejszej niż ustawa z dn. 27.IV.1931 r. — pracownicy F.P.T.K. nie są wyłączeni od obowiązku ubezpieczenia powszechnego a wyłącznie takiego nie można „wyinterpretować" w oparciu o ustawę z dnia 27.IV.1931. Daje to Zakładowi Ubezpieczeń Społecznych prawo żądania, aby pracowników F.P.T.K. ubezpieczono w tym Zakładzie i opłacano za nich stosowne składki. Rozp. R. M. z dn. 28.I.1934 r. Dz.U.R.P. Nr. 20 z r. 1936 poz. 169, a więc przepisy również późniejsze i posiadające moc ustawową, odnoszą się wyłącznie, jak to wynika z postanowień § 1, tylko do pracowników przedsiębiorstwa P.K.P. nie zaś także i do pracowników innych przedsiębiorstw co, — w braku jakichkolwiek w tym względzie upoważnień ustawowych — uzasadnia w całej pełni wątpliwość, czy P.K.P. mają prawo przyznawać i wymierzać na podstawie tych przepisów zaopatrzenia emerytalne komukolwiek z poza grona własnych swych pracowników oraz wdów i sierot po nich. Wynika stąd, że pracownikom wyznaczonym do stałego pełnienia służby na kolejach koncesjonariusza po myśli art. 8 ustawy z dn. 27 IV.1831, P.K.P. mogłyby przyznawać zaopatrzenia emerytalne według kolejowych przepisów emerytalnych wówczas tylko, gdyby uznane zostało, że nie przestali oni być pracownikami P.K.P., inni natomiast stali pracownicy koncesjonariusza nie mogliby wogóle z zaopatrzeń takich korzystać, a to mimo wyraźne w tym względzie postanowienia ustawy z dn. 27.IV.1931 oraz dokumentu koncesyjnego.

Z umysłu, celem skrócenia wywodów niniejszego memoriału, nie poruszamy licznych innych wątpliwości i trudności, wynikających z obecnego stanu prawnego stosunków służbowych pracowników F.P.T.K. Owe wątpliwości i trudności ujawniły się już częściowo w praktyce (podatek dochodowy i podatek specjalny, pociąganie pracowników do składania przyrzeczenia służbowego na rzecz F.P.T.K., noszenie godła państwowego, ulgi przejazdowe, ulgi w opłatach szkolnych, pomoc lekarska poza terenem F.P.T.K., medale za długoletnią służbę itd.), jeżeli zaś nie weszły dotąd w stadium ostrego nasilenia i nie wywołały poważniejszych konfliktów czy to z pojedyńczymi pracownikami, czy też z ich ogółem, to tylko dlatego, że F.P.T.K. świadomie unika stosowania takich przepisów, które z opisanych powodów nasuwają jakiekolwiek zastrzeżenia.

Sądzimy, iż dotychczas przytoczone argumenty wystarczają najzupełniej, by uzasadnić przekonanie nasze o konieczności wydania jasnych i wyraźnych przepisów, posiadających odpowiednią moc i wagę, któreby — zabezpieczając stałym pracownikom F.P.T.K prawa zagwarantowane im w ustawie z dn 27.IV.1931 i licząc się z odrębnymi warunkami przedsiębiorstwa koncesjonariusza—umożliwiały uprawnionym pełne i niczym nie ograniczone korzystanie w praktyce z służących im praw. Przepisy te muszą z konieczności obejmować nie tylko zagadnienia dotyczące meritum praw i obowiązków pracowniczych lecz nadto i zagadnienia organizacyjne, a to celem włączenia organów F.P.T.K. w system władz i urzędów kolejowych oraz nadania im niezbędnych uprawnień, tak, aby publiczno - prawny stosunek służbowy pracowników tego Towarzystwa był nie tylko tytularnie przyznany lecz także i faktycznie urzeczywistniony.

Jednakże, mimo, iż konieczność wydania takich przepisów jest oczywista, nie zostały one dotąd ogłoszone ani nawet opracowane choć od objęcia zarządu linii Herby Nowe - Gdynia przez F.P.T.K. minęło już półtora roku z górą. Sposób publikacji pewnych zarządzeń M.K. z tej dziedziny, a w szczególności ogłaszanie ich w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych (n.p. zarządzenie z dn 16.VII.1938 w sprawie przyrzeczenia służbowego, Nr. 31/38 poz. 435) budzi jaknajpoważniejsze zastrzeżenia. Ponad to miarodajni przedstawiciele M.K., do których zwracały się w tej sprawie niektóre z pośród zblokowanych Związków nie uznają konieczności wydania jakichkolwiek przepisów mających na celu należyte unormowanie stosunków na F.P.T.K. zapewniając, iż obecny stan prawny nie wymaga żadnych zmian, uzupełnień ani wyjaśnień.

Wszystko to budzi wśród pracowników F.P.T.K. uzasadniony w całej pełni niepokój a wobec tego zwracamy się do P. Ministra z prośbą o zbadanie sprawy i wydanie stosownych zarządzeń bądź to w wykonaniu atrybucyj służących P. Ministrowi bezpośrednio z mocy postanowień ustawy z dn. 27.IV 1931 oraz po myśli dokumentu koncesyjnego z dn. 29.IV.1931 bądź też w wykonaniu prawa nadzoru nad działalnością F.P.T.K.

SPRAWY SŁUŻBOWE

ZASIŁKI WYRÓWNAWCZE DLA PRACOWNIKÓW PRZYJĘTYCH Z CZESKO-SŁOWACKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH

W poprzednim numerze „Maszynisty" podaliśmy informację o konferencji przedstawicieli Bloku Kolejowych Związków Fachowych w Boguminie z pracownikami zatrudnionymi na Śląsku Zaolziańskim oraz o memoriale Bloku do P. Ministra Komunikacji, w którym sformułowane zostały najważniejsze postulaty pracowników, zarówno tych, którzy zostali przyjęci do służby na P.K.P. z Czesko - Słowackich Kolei Państwowych, jak też i tych, którzy delegowani zostali z innych Dyrekcji P.K.P.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 lipca 1939 r. (Dz.U.R.P. Nr. 65, poz. 435) przyniosło pełną realizację jednego z najważniejszych, wysuniętych przez nas postulatów, a mianowicie przyznanie pracownikom przyjętym ze służby Czesko - Słowackich kolei państowych zasiłków wyrównawczych.

Treść tego zarządzenia jest następująca:

§ 1. Przyjęci ze służby czesko - słowackich kolei państwowych pracownicy przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", których ostatnia płaca netto w służbie czesko - słowackich kolei państwowych, przeliczona na walutę polską w stosunku 16 złotych na 100 koron czeskich, była wyższa od uposażenia zasadniczego, należnego w służbie przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" za miesiąc kwiecień 1939 r., otrzymują zasiłek wyrównaczy w wysokości tej różnicy.

§ 2 Pracownikami przyjętymi ze służby czesko - słowackich kolei państwowych do służby w przesiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe" są w rozumieniu rozporządzenia niniejszego pracownicy, przyjęci spośród urzędników, gażystów, podurzędników, sług, pracowników pomocniczych lub kandydatów na urzędników, gażystów, podurzędników bądź sługi czesko - słowackich kolei państwowych, do służby w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe" po dniu 1 października 1938 r., a przed dniem 1 kwietnia 1939 r., i z dniem tym mianowani pracownikami etatowymi lub zaliczeni w poczet pracowników stałych na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 stycznia 1934 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 4, poz. 23).

§ 3. Za ostatnią płatę netto w rozumieniu § 1 uważa się należne pracownikowi za ostatni miesiąc w służbie czesko - słowackich kolei państwowych: płacę służbową według stopnia i skali płac, u pracowników pomocniczych — płacę dzienną, a u kandydatów — adiutum, wraz z dodatkiem za trzylecia służby po osiągnięciu najwyższego stopnia płacy, dodatkiem miejscowym do płacy, dodatkiem na dzieci, dodatkiem uzupełniającym dla żonatych i dodatkiem wyrównawczym — po potrąceniu opłaty emerytalnej oraz podatku dochodowego.

§ 4. Nie wypłaca się zasiłku wyrównawczego w przypadkach, w których zasiłek ten miałby wynosić miesięcznie mniej niż 5 zł, jeżeli chodzi o pracowników, pobierających uposażenie grupy 7 i niższych lub uposażenie wedle kategoryj płacy, a mniej niż 10 zł, jeżeli chodzi o pobierających uposażenie grupy 6 i wyższych.

§ 5. Stawki miesięczne zasiłku wyrównawczego, przyznanego pracownikom etatowym, zaokrągla się do 5 zł lub do sumy podzielnej przez 5 w ten sposób, że sum poniżej 2 zł 50 gr nie uwzględnia się, a sumy od 2 zł 50 gr wzwyż uzupełnia się do 5 zł. Stawki dzienne zasiłku wyrównaczego, przyznanego pracownikom stałym, zaokrągla się do najbliższej, wyższej sumy, podzielnej przez 5.

§ 6. Zasiłek wyrównawczy nie będzie wypłacany lub będzie odpowiednio zmniejszony, jeżeli pracownik:

1) otrzyma uposażenie wyższej grupy lub kategorii płacy;

2) otrzymuje dodatek funkcyjny lub lokalny;

3) otrzymuje uposażenie zmniejszone;

4) nie otrzymuje uposażenia.

§ 7. Wykonanie rozporządzenia niniejszego porucza się Ministrowi Komunikacji.

§ 8. Rozporządzenie niniejsze obowiązuje od dnia 1 kwietnia 1939 r.

O PODWYŻSZENIE DODATKU GODZINOWEGO ZA CZAS PRACY PRZY PROWADZENIU LOKOMOTYW I POCIĄGÓW ELEKTRYCZNYCH

Obowiązujące przepisy o dodatkach godzinowych dla drużyn parowozowych (Dz.Urz.M.K. Nr. 47 z roku 1938 poz. 437) uzależniają wysokość stawki tego dodatku za czas służby w drodze na parowozie z jednej strony od rodzaju pociągu (pasażerskie, towarowe) z drugiej zaś strony od kategorii pociągu (luksusowe, pośpieszne pasażerskie, pośpieszne towarowe) wzgl. od długości przebiegu (osobowe dalekobieżne powyżej 150 klm., towarowe dalekobieżne powyżej 120 km., pozostałe inne osobowe i pozostałe inne towarowe).

Zróżniczkowanie w ostatecznej redakcji przepisów stawek dodatku godzinowego w zależności od rodzaju i kategorii pociągu, oraz od odległości przebiegu, podyktowane zostało zarówno uznaniem konieczności przyznania wyższej stawki za służbę przy pociągach o większej szybkości (co posiada pewien związek również i z dążnością do dostosowania poziomu zarobków wg. nowego systemu do wysokości zarobków wg. poprzedniego systemu, który honorował nie tylko czas pracy, lecz także i odległość przejazdu), jak też i uzasadnionym w całej pełni przekonaniem, że drużynom pracującym w trudniejszych warunkach, a więc przy pociągach o dużej szybkości, ponoszącym większą odpowiedzialność i narażonym na większe niebezpieczeństwo należy zapewnić możność uzyskiwania wyższych zarobków.

Z niewiadomych nam powodów, a wbrew wielekroć ponawianym i uzasadnianym naszym wnioskom, wbrew pierwotnym projektom oraz wbrew opinii Departamentu Mechanicznego M.K. wyłączono z pod ogólnie obowiązujących zasad pociągi elektryczne, oraz pociągi ciągnione przez lokomotywy elektryczne, które po myśli § 4 ust. (2) przepisów o „godzinowym" uważa się za pociągi osobowe, bez względu na długość przebiegu drużyny oraz na rodzaj pociągu.

Postanowienie to jest zarówno pod względem formalnym, jak też i rzeczowym, zdaniem naszym, nie uzasadnione, a dla drużyn obsługujących pociągi i lokomotywy elektryczne wysoce krzywdzące.

Wysokość stawki „godzinowego" zależy formalnie od rodzaju pociągu, a rodzaj ten ustala się na podstawie określenia, figurującego w służbowym rozkładzie jazdy. Na tej podstawie opłaca się stawką w wysokości 1 zł. 10 gr. za godzinę służbę przy każdym pociągu uznanym za pośpieszny, bez względu na szybkość jazdy i odległość przejazdu. Zasada ta obowiązuje w całej pełni i bez zastrzeżeń także i w obrębie węzła warszawskiego, a w szczególności na linii średnicowej tegoż węzła, pomiędzy stacjami Warszawa Wschodnia i Warszawa Zachodnia. Jedynie tylko wówczas, gdy pociąg pośpieszny ciągniony jest pomiędzy tymi stacjami przez lokomotywę elektryczną — wchodzi w życie wyjątek i drużyna obsługująca lokomotywę otrzymuje dodatek godzinowy w wymiarze dla pociągów „pozostałych innych osobowych" tj. po gr. 94 za godzinę. Wypadek ten nie ma jednak zastosowania, jeśli taki pociąg prowadzi w identycznych warunkach parowóz, obojętne jaki, a więc czy pociągowy, czy manewrowy, czy też inny, użyty w tym celu przygodnie. Jest to sytuacja, której nie można niczym uzasadnić i która nie znajduje wytłumaczenia, ani w warunkach pracy personelu, ani też w innych okolicznościach, które mogłyby być w tym wypadku miarodajne, samego bowiem rodzaju trakcji za taką okoliczność uznać nie można, jest ona bowiem z omawianego punktu widzenia najzupełniej obojętna.

Szybkość pociągów elektrycznych dorównuje całkowicie szybkości pociągów pośpiesznych, a nawet jest od niej wyższa. I tak np. pociąg pośpieszny Nr. 203 przebiega wg. służbowego rozkładu jazdy odcinek Warszawa Główna—Żyrardów w 42 minuty nie zatrzymując się po drodze. Pociąg elektryczny E. 5041 przebiega ten sam odcinek w 49 minut mając po drodze 2 przystanki 1 minutowe, oraz 8 przystanków poniżej 1 minuty. Pociąg pośpieszny Nr. 904 przebiega odcinek Otwock - Warszawa Wschodnia bez zatrzymania w 26 minut, podczas gdy pociąg elektryczny E. 5908 przebywa tę odległość w 29 minut zatrzymując się po drodze 9 razy, w czym 4 przystanki trwają po 1 minucie. Jeżeli zatem jednym z najważniejszych motywów, które skłoniły M.K. do przyznania wyższej stawki dodatku godzinowego za czas pracy przy pociągach pośpiesznych była większa szybkość ich jazdy, to wyłączenie pociągów elektrycznych, kursujących z tak znaczną szybkością, nie daje się niczym uzasadnić.

Drugą okolicznością, która, po myśli przepisów o „godzinowym", uzasadnia przyznanie wyższej stawki dodatku, jest odległość przebiegu drużyny. Z punktu widzenia formalnego, biorąc pod uwagę odległość pomiędzy stacjami krańcowymi dla każdego pojedyńczego numeru pociągu, obsługują pociągi elektryczne odcinki stosunkowo krótkie, nie przekraczające 150 klm. W rzeczywistości jednakże, cała służba pracowników zatrudnionych w turnusie t.zw. „wahadłowym" stanowi jedną, nieprzerwaną jazdę, która tym tylko różni się od jazdy w pociągach dalekobieżnych, iż nie odbywa się wciąż w jednym kierunku, lecz tam i z powrotem. Postoje w stacjach, które formalnie są stacjami zwrotnymi, trwają krótko i nie przekraczają czasu postoju pociągów dalekobieżnych na stacjach pośrednich, ponadto zaś nie dają drużynom możności odpoczynku, albowiem zaledwie wystarczają na spełnienie szeregu czynności technicznych, niezbędnych celem zmiany kierunku jazdy, przestawienia składu, skontrolowania mechanizmu i t.d. Wskutek tego, przebiega drużyna np. w ciągu 10 godz. i 20 min. pracy przy obsłudze pociągów wahadłowych 398 klm. pomimo postoju w stacjach pośrednich i zwrotnych. Są to warunki wyjątkowe, nie istniejące i nie możliwe przy obsłudze pociągów parowozami, a wobec tego nie słusznym i krzywdzącym jest uważanie pociągów elektrycznych za pociągi podmiejskie, czy też osobowe o krótkich przebiegach, natomiast uzasadnionym jest w całej pełni uznanie całej służby przy obsłudze pociągu wahadłowego za nieprzerwaną i ciągłą a, co za tym idzie, także i wynagradzanie jej taką stawką „godzinowego", jaka przysługuje drużynom parowozowym, obsługującym pociągi osobowe dalekobieżne powyżej 150 km. przebiegu drużyny.

Wreszcie jeśli chodzi o rodzaj i natężenie wysiłku, o odpowiedzialność i o niebezpieczeństwo — praca przy pociągach elektrycznych nie ustępuje w niczym pracy przy najbardziej nawet odpowiedzialnych pociągach prowadzonych przez parowozy, a nawet z wielu względów jest, zwłaszcza nerwowo, bardziej wyczerpująca i — z uwagi na konstrukcję wagonów elektrycznych, nie zapewniającą maszyniście dosłownie żadnej ochrony w razie katastrofy — bardziej niebezpieczną. Wspomniana wyżej, znaczna szybkość, duża ilość przystanków położonych w niewielkiej odległości od siebie, gęstość i nasilenie ruchu na liniach podstołecznych, konieczność precyzyjnego zatrzymywania się w ściśle oznaczonym punkcie, a wreszcie wielogodzinny czas trwania poszczególnych okresów tej służby, w której nie ma wytchnienia i w której ani na chwilę nie można odwrócić uwagi od jezdni, przy równoczesnym poczuciu odpowiedzialności za spowodowanie wypadku oraz przy pełnej świadomości grożącej w każdej chwili utraty życia lub zdrowia — wszystko to powoduje, iż służba przy pociągach elektrycznych jest szczególnie męcząca i wyczerpująca nerwowo i z tego tytułu zasługuje w zupełności na to, aby ją opłacono dodatkiem w takiej wysokości, jaką otrzymują drużyny parowozowe, obsługujące pociągi pośpieszne i osobowe dalekobieżne.

Opierając się na tych założeniach Prezydium Związku wystąpiło do Ministerstwa Komunikacji z wnioskiem i uchylenie ograniczenia wynikającego z postanowień § 4: ust. (2) przepisów o „godzinowym" w stosunku do pociągów i lokomotyw elektrycznych, tak, aby praca przy obsłudze lokomotyw elektrycznych wynagradzana była stawką właściwą dla rodzaju pociągu, zaś praca przy prowadzeniu pociągów elektrycznych uznana została za pracę przy pociągach pośpiesznych, wzgl. osobowych dalekobieżnych i opłacana stawką przewidzianą w pkt. 2 lit. a przepisów o „godzinowym".

Ponadto, ponieważ z uwagi na plan pracy i rodzaj zatrudnienia w pociągach wahadłowych, postoje w stacjach

końcowych dla trakcji elektrycznej nie mogą być uznane za równoznaczne z postojami innych pociągów na stacjach zwrotnych, oraz ponieważ przez cały czas postoju maszyniści zajęci są czynną pracą produkcyjną, Prezydium wystąpiło równocześnie o wydanie zarządzenia, aby postoje te uznane zostały za postoje w stacjach przejściowych i aby wypłacono za nie pełną stawkę „godzinowego" w wysokości należnej za czas służby w drodze.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

GAŁĄSKA JÓZEF

pomocnik maszynisty I. kl. parowozowni gł. Bogumin. Długoletni, wierny i gorliwy członek naszej organizacji. Zginął w czasie pełnienia obowiązków służbowych w st. Karwina dnia 22 lipca 1939 r.

Cześć Jego Pamięci!

Pogrzeb ś. p. kol. Gałąski Józefa, który, przeniesiony do parowozowni Bogumin z Górnego Śląska, znalazł śmierć w służbie na prastarej, polskiej Ziemi Cieszyńskiej, odbył się w Boguminie dn. 25 lipca b.r. i przybrał charakter uroczysty i manifestacyjny. W obrzędzie pogrzebowym wzięły udział poczty sztandarowe Kół Z. Z. M. z Katowic i Rybnika a nad otwartą mogiłą pożegnał ,otoczonego powszechną sympatią i szacunkiem Kolegę imieniem naszej organizacji kol. Bäcker, Prezes Krakowskiego Okręgu Z. Z. M.

Zarząd Z.Z.M. w Boguminie poczuwa się do obowiązku złożyć tą drogą serdeczne podziękowanie orkiestrze K.P.W. z p. instruktorem *Czuryło* na czele, pp. przestawicielom władz kolejowych, Prezesowi Okręgu Krakowskiego Z.Z.M. kol. **Bäckerowi,** pocztom sztandarowym Kół Z.Z.M. z Katowic i Rybnika, delegacjom z wieńcami i wszystkim kolegom, którzy oddali ostatnią posługę ś.p. kol. Gałąsce Józefowi.

Za Zarząd Koła Bogumin:

(—) Domagała (sekretarz) **(—) Wałek** (przewodniczący)

DUKOWSKI IGNACY

maszynista wagonów motorowych parowozowni Toruń-Głw., długoletni wierny członek Koła Z. Z. M. Toruń. Zmarł bohaterską śmiercią dnia 16. VII. 1939 r.

Cześć Jego Pamięci!

Dnia 16.VII. br. zginął bohaterską śmiercią w nurtach Wisły w Toruniu, ratując własnego syna ś.p. Kolega Ignacy Dukowski

Ś.p. Kol. Dukowski należał do najpopularniejszych członków tutejszego Koła. Wstąpiwszy w szeregi członków Związku w roku 1930 pozostał wierny naszej organizacji aż do chwili zgonu.

W obrzędzie pogrzebowym, który odbył się w Toruniu dnia 20 lipca 1939 r. wzięli udział gremjalnie członkowie tutejszego Koła wraz z Zarządem. Z ramienia Administracji brał udział Zast. Naczelnika parow. p. Kosioł.

PODZIĘKOWANIA

Składam niniejszym serdeczne podziękowanie wszystkim pp. kolegom męża mego ś. p. Józefa Migdalskiego, którzy oddali mu ostatnią posługę koleżeńską.

Równocześnie dziękuję przedstawicielowi parowozowni głównej p. Drozdowi za pomoc w urządzeniu pogrzebu, a Zarządowi Głównemu w Warszawie za szybkie i sprawne wypłacenie zapomogi pogrzebowej.

Marta Migdalska.

Katowice w marcu 1939 r.

Wszystkim tym, którzy przyczynili się do oddania ostatniej posługi ś. p. **Hipolitowi Stasinowskiemu,** memu Mężowi i naszemu Ojcu, a w szczególności p. st. kontr. **Karaśkiewiczowi,** p. nacz. **Walterowi,** członkom Zarządu Głównego Z. Z. M. pp. **Siadakowi i Spytowi,** delegatowi Zarządu Okręgowego Z. Z. M. w Poznaniu p. **Bąkowi,** pocztom sztandarowym i wieńcowym Kół Z .Z. M. oraz Zarządowi i członkom Koła Z. Z. M. w Inowrocławiu za bardzo troskliwe i skuteczne udzielenie pomocy przy zorganizowaniu pogrzebu i okazanie mi niezwykłych dowodów prawdziwego współczucia składam tą drogą wyrazy najserdeczniejszego podziękowania.

Władysława Stasinowska z synami.

Inowrocław, w marcu 1939 r.

Wszystkim pp. Kolegom i Znajomym, którzy swą obecnością przy odprowadzeniu na wieczny spoczynek zwłok ś. p. Męża i Ojca naszego **Lucjana Romańskiego,** emer. maszynisty parowozowni Nowy Sącz, uczcili Jego pamięć, składamy tą drogą serdeczne podziękowanie.

Równocześnie dziękujemy Zarządowi głównemuZ.Z.M. w Warszawie za szybkie i sprawne wypłacenie zapomogi pośmiertnej a pp. Klehrowi Rudolfowi, Kmieciowi Emanuelowi i Spundzie Alojzemu z koła Z.Z.M. w Nowym Sączu za bezinteresowne starania w tej sprawie i za udzielenie nam pomocy w tak trudnej dla nas sytuacji.

Żona i dzieci.

Nowy Sącz, w maju 1939 r.

Niniejszym składam serdeczne podziękowanie Zarządowi Głównemu Z.Z.M. za rychłe wypłacenie mi zapomogi chorobowej w sumie zł 176, co pozwoliło mi odbyć kurację w sanatorium z wynikiem pomyślnym dla stanu mego zdrowia. Równocześnie w poczuciu prawdziwej wdzięczności dziękuję JWPanu Drowi Rutkowskiemu, lekarzowi rejonowemu w Mińsku Mazowieckim za troskliwą opiekę i rychłe skierowanie do leczenia sanatoryjnego albowiem tylko dzięki temu mogłem wyleczyć się z groźnej choroby. Kol. **Dowalli,** przewodniczącemu koła Z.Z.M. Warszawa — Szczęśliwice i kol. Włodarczykowi, skarbnikowi tegoż koła dziękuję za pomoc i opiekę organizacyjną oraz za starania i poparcie w tej sprawie.

Warszawa, w maju 1939 r.

Nowak Józef
pom. masz. W-wa—Szczęśliwice

ZAMIANA

Który z kolegów maszynistów parowozowni Brześć, Wilno lub Białystok zamieni się na miejsce w parowozowni Piotrków? Łaskawe zgłoszenia pod adresem Milewski Edwin, Piotrków, Słowackiego 52.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: **Eugeniusz Pruszyński.**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15